LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS..... 8 fr.
PROVINCE..... 9 fr.
ETRANGER..... 12 fr.

Paraissant le 1er et le 15 de chaque mois.
Rédaction et Administration, 106, boulevard Saint-Germain, PARIS

1er Octobre 1898. — N° 13

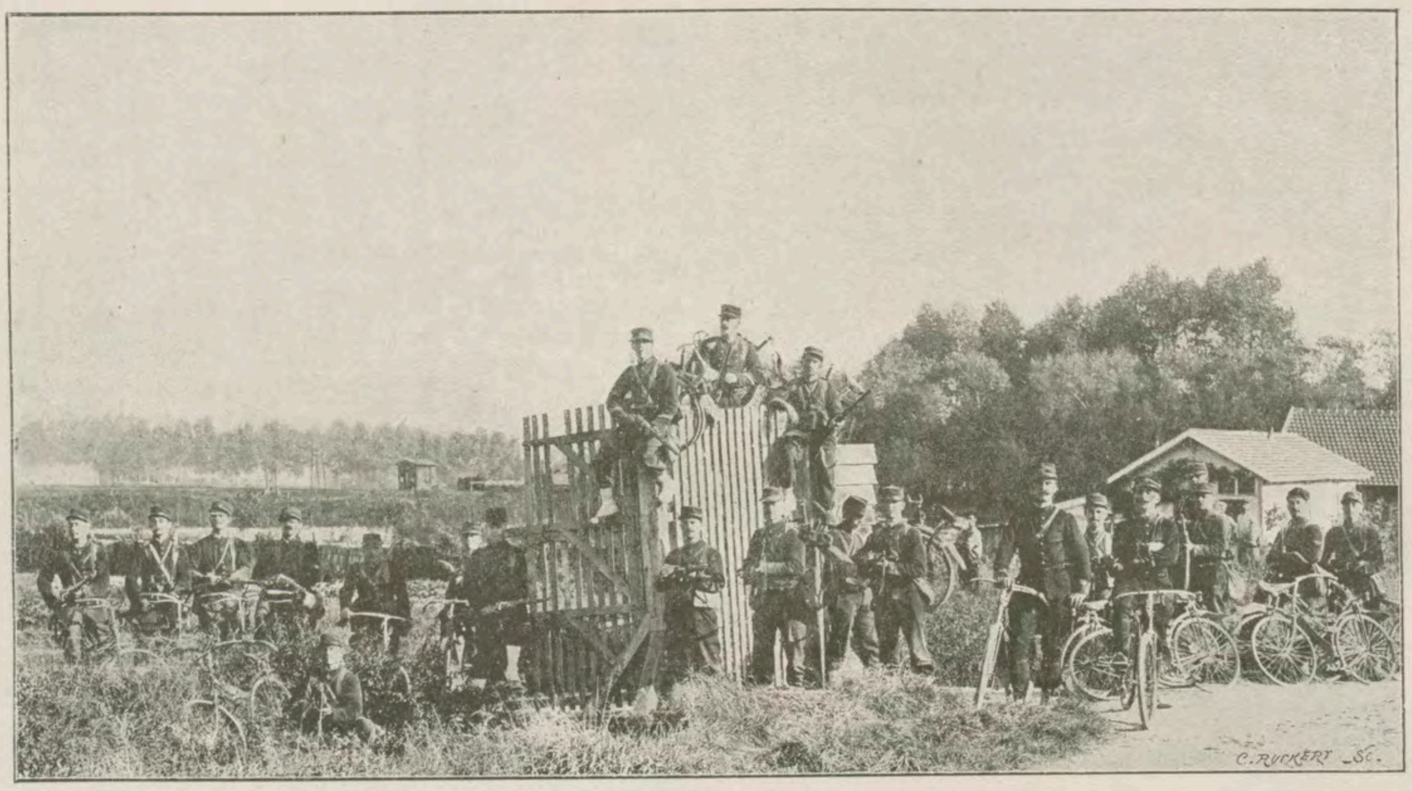
(Cliché Beau.)

LA COURSE DES CENT KILOGS : LE PESAGE DES CONCURRENTS. (Voir page 137.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Le Cycle et l'Automobile dans la tactique moderne

Les dernières grandes manœuvres ont ramené l'attention publique, toujours à l'affût de ce qui intéresse notre armée nationale, sur deux des plus récentes et plus universelles créations du progrès : le cycle et l'automobile, qui y ont l'un confirmé, l'autre révélé leurs qualités de tout premier ordre, et l'utilité du rôle qu'ils peuvent être appelés à jouer dans la tactique moderne. L'un et l'autre y ont rendu de signalés services aux chefs de corps, à tel point qu'on serait en droit de s'attendre à leur voir prendre une grande et rapide extension, si l'on ne connaissait les lourdes charges qui grèvent le budget des nations pour l'entretien de leurs armées, et le peu de ressources dont disposent les budgets militaires eux-mêmes, pour tout ce qui n'est pas l'armement proprement dit. Des progrès incessants viennent, en effet, contraindre les ministres responsables à des sacrifices nouveaux, et les états-majors se contentent, en général, de parer au plus urgent, remettant d'année en année l'adoption des mesures avantageuses en elles-mêmes, mais que les autres armées sont également impuissantes à adopter, et c'est ainsi que le cycle, ce merveilleux instrument de tactique moderne, dont l'importance n'échappe à personne, ne connaît que la marche lente, et pour ainsi dire forcée, que lui imprime la concurrence. Il s'agit moins en effet, pour ceux qui ont entre leurs mains les éléments de la défense nationale, de travailler à la réalisation d'une armée idéale, que d'une armée à la hauteur de celles qu'elle peut être appelée à combattre, et disposant des mêmes moyens qu'elle.



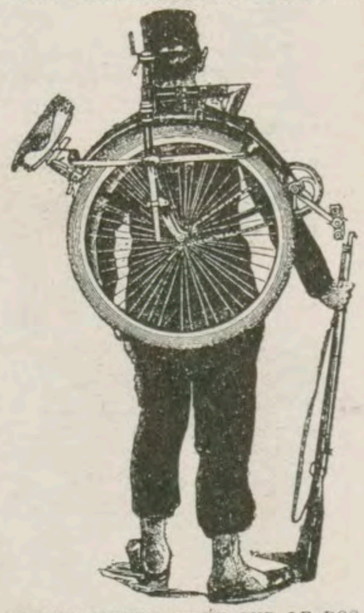
LE CAPITAINE GÉRARD ET SA COMPAGNIE.

Pourtant la bicyclette et l'automobile ont, chacune dans sa sphère, une mission tout indiquée, qui ressort plus clairement aux yeux de tous les tacticiens, au fur et à mesure que se poursuivent les expériences isolées et collectives, auxquelles on ne dédaigne plus de les soumettre, et le jour est proche où les mesures d'économie qu'entraînerait leur adoption définitive, et sur une grande échelle, les imposeront à tous les chefs d'armée.

On n'avait voulu voir jusqu'ici dans le cycliste militaire qu'une estafette chargée de faciliter les communications entre les états-majors, et les corps de troupe, et voici que, dans deux occasions successives, grâce à l'invention de sa bicyclette pliante, qui permet au cycliste militaire de rester fantassin, et au fantassin muni de bicyclette de se substituer avec avantage en maintes occasions au cavalier, le capitaine Gérard vient de démontrer que l'action collective d'une compagnie cycliste pourrait souvent déterminer le sort d'une bataille, et modifier les chances de deux armées en présence. Le problème de l'infanterie montée, le rêve des plus grands tacticiens des temps modernes, se trouve donc éclairé d'un nouveau jour, et les esprits sérieux entrevoient la possibilité de le résoudre par l'emploi des cyclistes combattants.

Qu'a fait, pour faire passer sa foi dans l'âme de ses chefs, le capitaine Gérard avec sa compagnie de 60 hommes? Il est, avec leur autorisation, sorti des limites étroites qu'assigne aux cyclistes militaires le règlement définitif du 5 avril 1895. Au lieu de se servir de ses cyclistes comme d'estafettes militaires chargées des communications ; de relier, aux avant-postes, les différents échelons entre eux et avec le corps principal; de maintenir en rapports constants des colonnes parallèles, les flanc-gardes ou les éléments mêmes de ces colonnes; de mettre en communication les états majors entre eux; d'éclairer la marche des troupes; de faire des reconnaissances ; il a laissé ces soins aux cyclistes d'état-major, et s'est avancé avec sa troupe de fantassins montés au-devant de l'ennemi, l'a tourné, a passé sur ses flancs, l'a harcelé ; est passé derrière lui, lui a barré la retraite en faisant sauter des ponts, des ouvrages d'art, coupé les fils télégraphiques, enlevé les rails des voies ferrées, détruit les convois de vivres, empêchant ainsi tout ravitaillement. Partout à la fois, il a prodigué les coups d'audace. Entre temps, il est allé à la découverte, s'est rendu compte de la marche des différentes forces du parti opposé, en a rendu compte à ses chefs. En un mot, il a combattu, et s'est fait, entre les mains de son général, une arme terrible à longue portée.

Depuis 1886, les cyclistes militaires ont pris part à toutes nos manœuvres de division, de corps d'armée et à nos grandes manœuvres. En 1887, ils se signalent par leurs services aux 9e et 17e corps; en 1888, aux 3e et 16e; en 1889, l'avis des généraux est si favorable qu'une décision ministérielle prévoit la réglementation de la vélocipédie militaire; les grandes manœuvres de 1890 la consacrent définitivement; mais deux ans sont nécessaires pour qu'un règlement provisoire reçoive la signature du ministre de la guerre (2 avril 1892), et il faudra qu'aux manœuvres de 1895, le général Giovaninelli, commandant le 6e corps d'armée, fasse un rapport élogieux de la petite troupe cycliste du lieutenant Saumade, qui l'a tenu heure par heure au courant de tous les mouvements de l'ennemi et lui a permis de déjouer ses plans, pour qu'un décret ministériel rende ce règlement définitif.

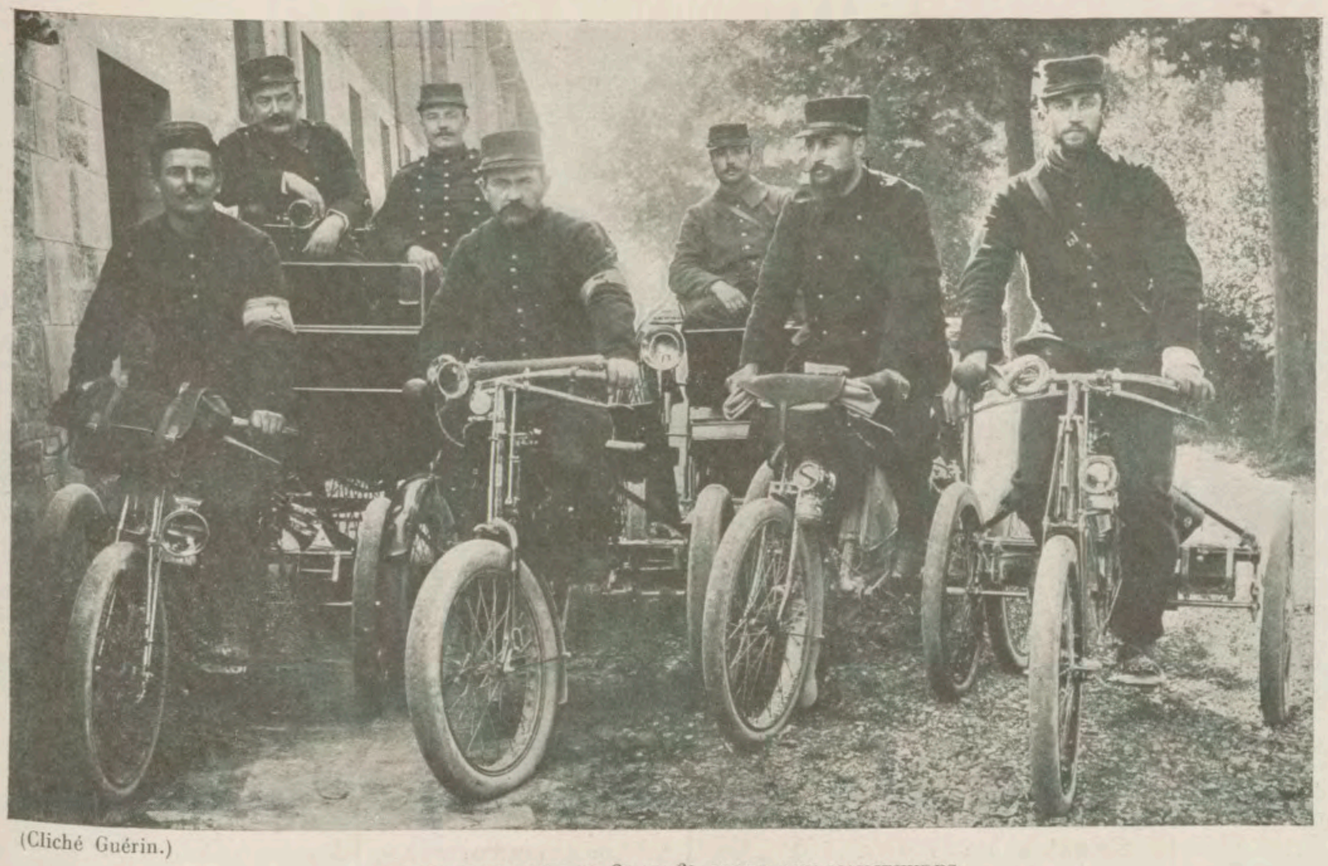


LA BICYCLETTE PLIÉE SUR LE DOS.

A peine celui-ci est-il rendu public, que le capitaine Gérard sollicite la création de compagnies cyclistes. M. Le Hérissé se fait son porte-parole à la tribune de la Chambre des députés, qui donne pleins pouvoirs à ce dernier, pour travailler la question avec le ministre de la guerre. 1897, 1898 se passent et, faute de ressources, le ministre n'a pu encore donner satisfaction à ses généraux qui approuvent, à l'opinion publique qui réclame. Le capitaine Gérard ne voit pas augmenter son effectif, ni son exemple se propager. Il n'en confirme pas moins l'heureuse impression produite sur l'esprit de ses chefs, par la leçon de choses

LE LIEUTENANT DICTANT SON RAPPORT SUR LA POSITION DE L'ENNEMI.

EN OBSERVATION.



(Cliché Guérin.)

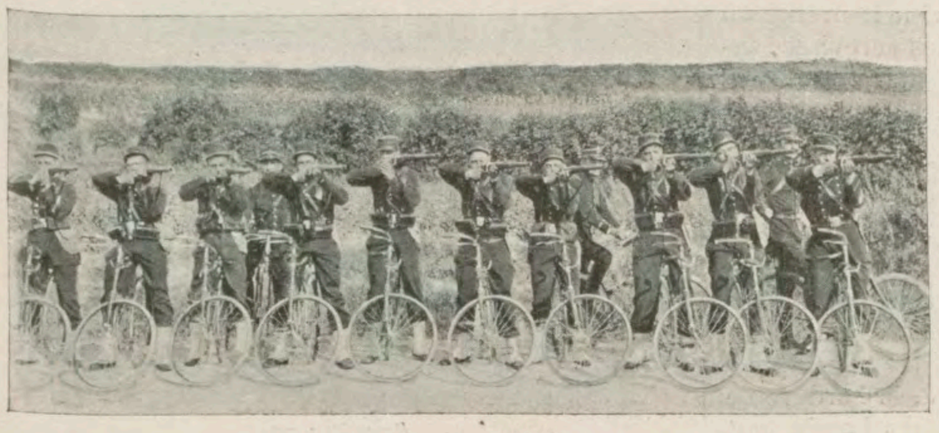
LES CHAUFFEURS DES 3e ET 6e CORPS AUX MANŒUVRES.

qu'il leur donne, leçon plus convaincante que toutes les savantes dissertations auxquelles se livrent les écrivains militaires les plus réputés dans les organes les plus sérieux, dans la *Science militaire* notamment.

☘

On pourra renouveler ainsi les expériences, sans que la question fasse un nouveau pas en avant, tant que ne seront pas créées les compagnies cyclistes. Mais, comme je l'ai dit plus haut, il n'y aura pas péril en la demeure, tant que les armées étrangères n'auront rien décidé de faire plus que nous. Or, si nous ne sommes pas tombés dans les exagérations de certain voisin qui construit des quadricycles porte-canons et essaye même sérieusement de petites mitrailleuses automobiles, qui ne marchent d'ailleurs pas, nous n'en sommes pas moins au niveau des armées les plus avancées dans la question.

LA BICYCLETTE PLIÉE ET DÉPLIÉE.



FEUX DE SALVE.

Passons en revue les armées européennes et même l'armée des États-Unis, puisque la voilà devenue guerrière et conquérante, et voyons où elles en sont. Ce sera le meilleur moyen de rassurer les esprits de progrès, qui, dans un noble souci de notre puissance militaire, seraient tentés de crier à l'incurie de nos gouvernants.

☘

L'Allemagne instituait, en 1886, date mémorable, comme on le voit, dans l'histoire du cyclisme militaire, les fourriers cyclistes dans un certain nombre de régiments. Ces sous-officiers avaient pour mission de relier les forteresses aux places et d'initier à la vélocipédie quelques hommes de troupe.

Pourtant un essai a été fait avec un peloton de 60 cyclistes qui a été chargé d'une mission spéciale d'exploration pendant les grandes manœuvres. Un rapport du général qui commandait les manœuvres a, paraît-il, fortement ému l'empereur; mais pas assez cependant pour amener jusqu'ici la constitution de compagnies spéciales.

En Angleterre, après des essais couronnés de succès en 1881, une commission spéciale d'études a été formée, commission dont les conclusions, appuyées d'expériences en 1885, ont amené la formation d'un corps de cyclistes spécial dans le 26e Middlesex. Le colonel Savile, frappé plus tard de l'extension prise en Angleterre par l'industrie du cycle et le sport vélocipédique, préconise et fait adopter la formation de pelotons cyclistes dans tous les régiments de volontaires. Ces pelotons, à raison d'un par bataillon, se composent de 24 hommes, ce qui donne, pour les seuls régiments de volontaires, dont les cadres seuls sont permanents, un effectif de 5 100 cyclistes. En 1889, paraît un règlement spécial aux cyclistes militaires, très complet, et un modèle du genre, qui prouve que les Anglais voient, comme le capitaine Gérard, dans les cyclistes militaires une infanterie montée, très propre aux coups d'audace. Toutefois l'adoption de quadricycles et de multicycles, portant jusqu'à 28 hommes, comme celui inventé par un officier français et qui a servi à des expériences sur la route de Montbéliard à Belfort, semblent une excentricité tout anglaise qui ne peut donner que des déboires.

Au Danemark, les écoles de cyclistes se font pendant deux mois de l'année, après quoi les différents régiments reçoivent 1 officier et 6 hommes par bataillon. L'effectif des cyclistes militaires dans ce pays, où le cyclisme est universellement répandu, est de 1 100 hommes.

Les cyclistes militaires existent en Espagne depuis 1890. Un décret du 3 décembre affecte 2 officiers, 2 sous-officiers et 17 hommes au bataillon des chemins de fer. Chaque régiment y délègue 2 gradés et 3 hommes pour y recevoir l'instruction. Un règlement du 23 février 1893 délimite les fonctions des cyclistes militaires.

Aux Etats-Unis, on s'occupe de la question depuis peu.

En Hollande, depuis 1888, il existe un corps de volontaires cyclistes qui s'engagent à consacrer trois semaines par an pendant cinq ans à l'époque des manœuvres et à fournir leur machine.

La Norwège fait des essais, qui sont d'autant plus difficiles, que le pays est plus montagneux. Ces essais semblent devoir rester tout platoniques.

Au Portugal, les manœuvres de Tancos ont révélé les services que l'on peut attendre des cyclistes et l'organisation de compagnies a été décidée; mais rien depuis trois ans n'est encore venu.

Depuis 1891, chaque régiment russe possède deux officiers instructeurs qui doivent former 8 cyclistes par an. Ces cyclistes font partie des chasseurs-éclaireurs On les dresse spécialement sur des tricycles spéciaux à la surveillance des voies ferrées, sur des tricycles et quadricycles au transport d'une artillerie très légère composée de pièces

(Cliché Guérin.)

MM. MAROT ET JOURNU.

de petit calibre, au ravitaillement des munitions d'infanterie sur le champ de bataille, au transport des blessés sur des civières qu'on adapte à leurs machines.

En Suède, chaque district militaire est pourvu d'une section de 18 cyclistes commandés par un officier.

Enfin en Suisse, après les manœuvres de 1887 et de 1890, un règlement portant la date du 3 juin 1891 prévoit le recrutement de cyclistes militaires parmi les hommes ne pouvant être incorporés dans les corps de troupe. Ils doivent fournir leur machine et le Conseil fédéral leur en facilite l'acquisition. On les exerce pendant trois semaines; après quoi ils sont mis à la disposition des états-majors de division.

☘

On voit, par ce qui précède, que nous sommes les seuls, avec les Anglais, à avoir compris toute l'étendue des services que peuvent rendre les

cyclistes militaires dans la tactique moderne et que, si nous n'avons pas encore donné à cette nouvelle infanterie montée toute l'importance à laquelle elle a droit dans notre organisation militaire, les autres pays ne sont pas plus avancés que nous, ce qui est après tout l'essentiel.

D'aucuns penseront peut-être, et non sans raison, que ce ne devrait pas être une raison pour retarder la formation de compagnies cyclistes françaises, qui mettent un grand atout dans le jeu d'un chef d'armée. Nous partageons cette opinion, tout en faisant la part des difficultés qui ont pu s'opposer jusqu'ici à leur création définitive.

ALERTE ! ON APERÇOIT LA CAVALERIE ENNEMIE.

EN RECONNAISSANCE.

Et l'automobile, dira-t-on ? Nous en sommes avec l'automobile au point où nous en étions avant 1886 avec la bicyclette.

En 1896, un réserviste, M. Journu, de Bordeaux, a été admis pour la première fois à prendre part aux manœuvres en qualité de *chauffeur* militaire. Sa voiture à pétrole a surtout permis aux officiers de l'état-major à regagner la ville après la manœuvre et à se rendre à la manœuvre au petit jour.

Un homme d'action, M. le baron Rogniat, membre du Comité de l'Automobile-Club de France, a, vers la fin de 1897, obtenu du ministre de la guerre l'autorisation de faire faire des expériences par la direction de l'artillerie. Des voitures de tous systèmes sont venues se ranger un beau matin sur la place Saint-Thomas-d'Aquin. Un officier muni d'une carte d'état-major est monté à côté de chaque conducteur, et l'on est parti avec le mauvais temps, par toutes les routes et souvent par des chemins de terre, pour des destinations connues du seul officier et distantes de 100 à 150 kilomètres. Toutes ont subi avec succès cette épreuve d'endurance, et les officiers ont été ramenés le soir même à la Direction de l'artillerie.

Une autre expérience de mobilisation par les automobiles, a été tentée avec succès, le jour de la Pentecôte, par notre confrère le *Journal des Sports*. Douze véhicules ont porté à tous les points de notre frontière un pli supposé être un ordre de mobilisation.

L'impression a été telle que, par décret ministériel, les réservistes chauffeurs ont été admis cette année à venir aux grandes manœuvres sur leur voiture. La construction s'est développée depuis deux ans dans des proportions si grandes que chaque division s'est trouvée pourvue, comme par enchantement, d'une ou plusieurs automobiles. Au camp de Châlons on en a compté jusqu'à huit. Le général Jamont a été émerveillé des services que pouvaient rendre les automobiles pour le déplacement des états-majors. C'est peu, mais c'est déjà beaucoup que l'attention de nos chefs d'armée soit frappée dès le début d'une industrie qui est toute française et dans laquelle nous avons pris une grande avance sur l'étranger.

Le cadre de cette étude ne me permet pas de dire tout ce que l'on peut attendre des automobiles de poids léger, moyen et lourd. Je me borne donc à enregistrer leur rapide succès dans l'armée, comme tricycles, voitures, ou camions pour le transport des munitions de guerre.

Il me sera permis, en terminant, de souhaiter la création prochaine des compagnies cyclistes. Le bouleversement que leur apparition apportera dans la tactique moderne amènera fatalement l'adoption des automobiles pour le besoin de déplacements rapides qu'elles créeront à nos chefs. Nous verrons alors la bicyclette et l'automobile se compléter mutuellement, et ces deux produits de notre industrie nationale concourir merveilleusement, sur des bases toutes nouvelles, à la défense de la patrie.

J.-H. Aubry.

Le Yachting à Arcachon

(Cliché Faure.)

Menuet, 3 tx,
A M. VITON, DE BORDEAUX.

Vous figurez-vous, ô Parisiens assoiffés d'air pur, Versailles transformé un beau jour en un port de mer ? Vous représentez-vous votre joie à la nouvelle que vous pourriez, à moins d'une heure de Paris, y aller de votre petite trempette, gaspiller du ciel bleu et de la brise fraîche, enfoncer vos pieds dans du sable mouillé, et faire des gracieusetés aux crevettes ? Quel rêve !

Mais ce n'est qu'un rêve, un doux rêve, et vous devez vous estimer encore bien heureux d'avoir, pour six francs et à trois heures de Paris, une plage comme Dieppe où les partisans du galet éprouvent d'incomparables jouissances.

Constatons-le sans acrimonie : les Bordelais nous sont bien supérieurs à ce point de vue. Bordeaux n'est pas seulement, en effet, la ville heureuse où on mange des cèpes uniques et des écrevisses savoureuses, où l'on boit un vin divin et où les femmes sont *girondes* : Bordeaux possède encore Arcachon !

Arcachon !... Quand, sur les affiches aux nuances tendres de la Compagnie d'Orléans, on lit ce nom joli, tous ceux qui ont vécu, dans leur prime jeunesse, la vie des baigneurs d'Arcachon, ne peuvent s'empêcher de regretter cette ville charmante avec sa forêt de pins soignée et parée comme un jardin anglais; ses villas aux allures seigneuriales, son beau boulevard, sa bordure de maisons cocasses qui, du milieu du bassin, ont l'air, avec leurs toits bizarres, leur architecture

(Cliché Faure.)

Bengali, 1 tx,
A M. CLOARCE, DE BORDEAUX.

(Cliché Faure.)

Chéchette, 1 TX,
A S. A. R. MGR LE DUC DES ABRUZZES.

(Cliché Faure.)

Fellow (ex-*Trident*), 27 TX,
A M. E. LEURENT, DE TOURCOING.

(Cliché Faure.)

Yvonette, 3 TX,
A M. E. S. WHITE, DE BORDEAUX.

spirituelle, leurs couleurs heureuses, de vous cligner de l'œil et de vous faire des grâces.

Arcachon, petite cité propre et claire, sans quartier misérable, avec, perpétuellement, un air de fête et de gaieté. Les trains de plaisir eux-mêmes ne sont pas arrivés à en gâter le charme spécial, car les Bordelais qu'ils amènent le dimanche matin en repartent le soir même, laissant les baigneurs jouir paisiblement de la forêt et de la mer.

La vie du Bordelais en villégiature à Arcachon diffère absolument de celle qu'on mène sur les plages réputées, comme Royan par exemple. Ici c'est la vie saine et paisible, là c'est l'existence enfiévrée, *casinotesque*, si j'ose m'exprimer ainsi.

L'Arcachonais a depuis longtemps renoncé aux douceurs du casino, des *Cloches de Corneville* « jouées par toute la troupe », des petits chevaux tentateurs et du baccarat aux banquiers exotiques. Couché de bonne heure, il se lève tôt, enfile des vêtements de flanelle rouge, chausse des espadrilles et s'en va, jambes nues, tout comme les marchandes de *sardines toutes fraîches*. C'est que le yacht est là, qui le guette; le yacht est la seconde villa du baigneur arcachonais; il y passe la moitié de sa vie, pêchant, flânant, louvoyant, et ne dédaignant pas à l'occasion de mesurer sa chance dans de sensationnelles régates.

Ces jours-là, le Tout-Bordeaux arbore la casquette de yachtsman qu'il ne faut pas confondre avec la casquette de chauffeur sous peine d'être immédiatement accusé d'hérésie; l'insigne de la Société de la Voile ou du Yachting-Club sont brodés artistiquement bien au milieu de cette coiffure ultra-sportive et ultra-select, afin de ne pas se laisser mêler dans la foule des yachtsmen d'occasion à 1 fr. 50 de l'heure.

Les autres jours, l'existence se passe à pêcher en mer soit à la ligne de fond, soit au chalut, ou bien on va guerroyer aux environs de l'île des Oiseaux le nombreux gibier qui s'y trouve toujours; quand la mer est calme, on franchit la barre et on va voguer en plein océan, ou on pousse jusqu'à Royan, ce qui ne laisse pas déjà d'être une jolie croisière.

Vous le voyez, l'Arcachonais est avant tout un yachtsman; donc, si vous n'aimez pas les petits bateaux qui vont sur l'eau, n'allez pas vous fixer dans ces parages; vous ne tarderiez pas à y mourir d'ennui, alors que les fanatiques s'y épanouissent d'aise.

Comment, du reste, voulez-vous trouver un bassin plus propice pour la navigation de plaisance? Suffisamment abrité pour que la mer n'y soit jamais bien grosse et cependant assez grand pour permettre de délicieuses promenades, le bassin d'Arcachon semble avoir été construit par un yachtsman céleste, par quelque Demay divin. Deux cents yachts environ, de tous les tonnages, à voile et à vapeur, de nationalités diverses, y séjournent de juillet à octobre et ne s'en vont qu'à regret regagner leur garage. Aussi les deux sociétés nautiques sont des plus animées.

La Société de la Voile, qui est certainement la plus importante, ne compte pas moins de 320 membres, quoique fondée seulement en 1880. Ses sociétaires se recrutent dans la *gentry* bordelaise, et les fêtes qu'elle donne dans le courant de la saison rivalisent en éclat avec les régates qu'elle organise. Son local est spacieux, sans grand luxe, c'est vrai, mais vraiment confortable; la terrasse domine naturellement le bassin, et les membres du club s'y donnent volontiers rendez-vous, pour causer des choses du yachting. Le président est M. Demay, une des personnalités nautiques les plus estimées, vice-président de l'Union des yachts français et le doyen du yachting français.

L'autre société s'appelle le Yachting-Club, fondée en 1888; elle est présidée par M. Richard Chauvin, qui ne néglige rien pour la faire prospérer et grandir.

Aussi les régates ont-elles lieu régulièrement chaque dimanche pendant toute la saison; elles réunissent tous les bateaux de courses qui sont munis des derniers perfectionnements. Les yachts français triomphent souvent dans les joutes internationnales; il ne faut pas croire, en effet, que l'Angleterre seule est susceptible de construire

(Cliché Faure.)

Slomka, 5 TX,
A M. BARTON, D'ARCACHON.

(Cliché Faure.)

Ratoune, 1 TX,
A M. P. CHATONOT.

(Cliché Faure.)

Serpolette, 3 TX,
A M. P. GREDY.

(Cliché Faure.)

Nadedja (ex-*Nadia*) 10 Tx,
AU CLUB NAUTIQUE D'ODESSA.

(Cliché Faure.)

Maia, 5 Tx,
A M. LATOUR, DE MARSEILLE.

des types rapides et difficilement battables. La plupart des grands constructeurs bordelais, tels MM. Bonnin et Cie, qui ont bien voulu, avec le concours de l'excellent photographe arcachonais Faure, nous adresser les artistiques photographies que nous publions, sont arrivés à des résultats très appréciables; ils se servent du bassin d'Arcachon comme bassin d'essai, et il est bien rare que les yachts qui remportent des lauriers dans les régates ne continuent à se couvrir de gloire ensuite, soit dans le Nord, soit en Méditerranée.

Voici maintenant quelques notes sur les yachts dont nous faisons paraître les portraits; quelques-uns ne sont déjà plus à Arcachon, mais ils ont été trop mêlés à la vie sportive arcachonaise dans les dernières années, pour que cette revue rapide n'intéresse pas nos lecteurs bordelais. Le plus grand nombre d'entre eux ont été construits sur les plans de M. J. Guédon, un de nos meilleurs architectes navals.

Slomka (bateau construit pour un yachtsman anglais), à M. Barton. Deux belles campagnes en Atlantique et Méditerranée; a gagné la Coupe de la reine d'Espagne.

Chéchette, lancée en 1894; a, dans son année de course 1895, gagné 44 premiers prix et prix d'honneur (record); acheté par le duc des Abruzzes, propriétaire de plusieurs yachts, parmi lesquels *Bona* construit en Angleterre. Il a remplacé Chéchette par un nouveau bateau de M. Guédon appelé *Otomie*.

Ratonne, vainqueur définitif de la coupe Barton.

Fellow, bateau de croisière, se tient admirablement en mer.

Maïa, à M. Latour, qui a eu une longue et glorieuse carrière de courses.

Nadedja (ex-*Nadia*); a gagné 28 premiers prix et prix d'honneur en 1892.

Menuet, bateau de promenade confortable et bon marcheur.

Yvonnette, 3Tx à M. White (anglais), l'un des meilleurs 3Tx de course français.

Gitana, *Serpolette*, *Myrta*, très bons marcheurs, nombreux prix, mais n'ont pas eu les succès retentissants des précédents.

ADOLPHE DEMAY,
PRÉSIDENT DU CERCLE DE LA VOILE D'ARCACHON.

(Cliché Faure.)

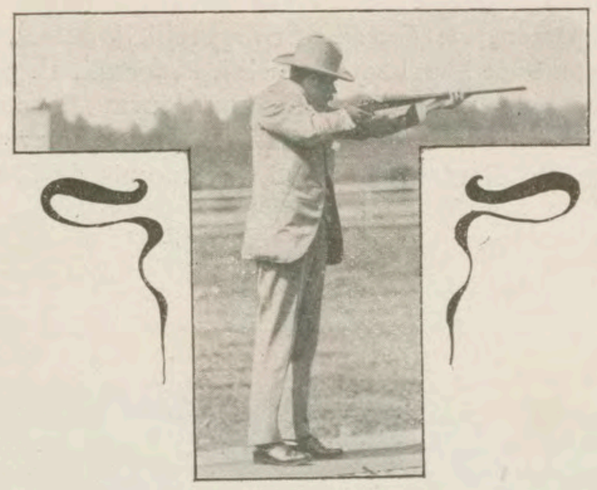
A BORD DU YACHT DE M. P....

Il ne me reste plus qu'à m'excuser auprès des yachtsmen dont nous ne publions pas les bateaux aujourd'hui. Ils sont trop! Ils sont trop! comme dit l'autre.

Ce sera pour une autre fois.

PIERRE LAFITTE.

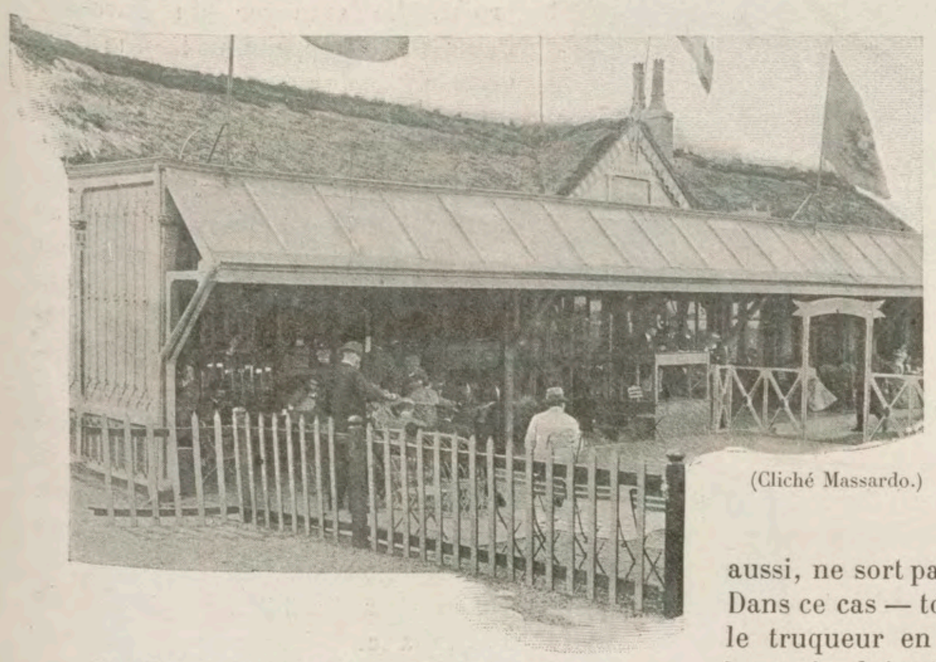
LE TIR AUX PIGEONS



Parmi les fêtes qui marquent chaque année la saison de Spa figurent de grands concours de tir aux pigeons dont le succès est toujours très vif.

En effet, les meilleurs shooters de France et de l'étranger ne manquent jamais de prendre part à ces concours, qui sont, pour ainsi dire, le complément de ceux donnés à Monte-Carlo, à Londres et à Paris. Le Comité qui les organise est, du reste, composé de sympathiques sportsmen : MM. H. Vanden Bosch, Earl of Carnarvon, le baron G. de Villeufagne, de Vogelsanck, le comte de Robiano et M. Mainetto Ghido, fort bien secondé par M. Th. Lagarde, le secrétaire des tirs.

Nous publions ci-contre une vue du stand de



(Cliché Massardo.)

LA TRIBUNE DU JURY ET L'ENCEINTE DES TIREURS.

Spa. Fort coquet, ce stand ! Et que d'hécatombes de blue-rocks y ont été faites !...

Mais avez-vous jamais assisté à une séance de tir aux pigeons ? C'est très intéressant, quoique — je dois l'avouer — un peu cruel.

A environ 28 mètres de l'endroit où sont appelés les concurrents, plusieurs boîtes espacées les unes des autres sont placées. Dans chacune de ces boîtes on emprisonne un pigeon et, au commandement du tireur, on donne la liberté à l'une quelconque des mignonnes petites bêtes. Bien entendu, le shooter ignore qu'elle est la boîte que l'on va ouvrir, et il lui faut énormément d'attention et d'habileté pour abattre l'oiseau, qui file à tire-d'aile, sans demander la permission de s'en aller !

Afin de rendre le sport encore plus difficile et, par conséquent plus passionnant, il est convenu que, pour être déclaré *bon*, le pigeon doit tomber dans une certaine limite. Ainsi, il ne suffit pas de tuer, il est nécessaire de tuer *presque sur le coup*. Il est vrai qu'on emploie dans ce but des fusils spéciaux dont les deux canons choke fournissent un « groupement des plombs » fort serré, mais qui, en revanche, exigent une très grande précision dans le tir...

Pour réussir au pigeon il est, par conséquent, nécessaire de s'entraîner d'une façon très suivie, très régulière. C'est en brûlant sans cesse de la poudre, qu'on parvient à éduquer l'œil, le bras et le doigt. A peine le pigeon est-il sorti, il faut amener l'arme à l'épaule, la diriger sur le but à atteindre et presser la première détente... et, au besoin, la seconde.

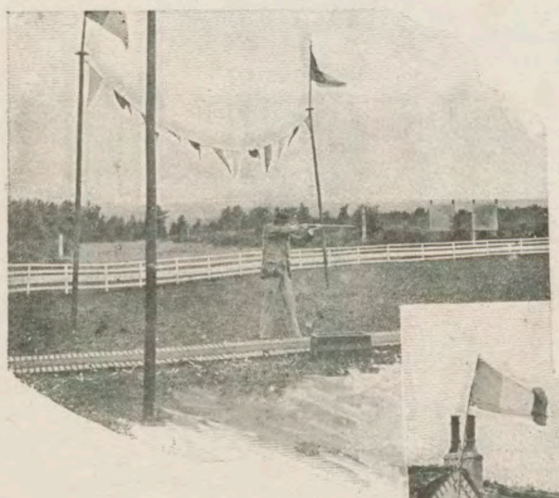
Si vous ne tirez pas tout de suite, vous permettez à votre oiseau de prendre la grande allure, et vous avez non seulement une plus forte chance de le rater, vous courez aussi le risque de le tuer en dehors de la limite.

Tirez donc vite, très vite, je le répète. Mais attention ! l'excès est ici un défaut, et je vous conseille fort d'éviter de tomber dans l'erreur de certains *would-be* roublards, qui se trouvent souvent victimes de leur pseudo-roublardise.

Savez-vous ce que font ces prétendus malins ? simplement ceci : dès qu'une boîte s'ouvre, crac ! ils tirent légèrement au-dessus ! L'oiseau sortant à cet instant est foudroyé sur place. C'est un truc à attraper, et on l'attrape assez facilement. Seulement, voilà, il arrive quelquefois que le pigeon, roublard lui aussi, ne sort pas, bien que sa boîte soit ouverte !... Dans ce cas — toujours amusant pour la galerie — le truqueur en est pour son déshonneur et un beau zéro lui est marqué sur le score-book.

. . . . . .

Nous ne pouvons, faute de place, entrer dans le détail des épreuves qui ont été disputées ces



jours derniers à Spa. Nous nous contenterons donc de donner ici les noms des vainqueurs des principales poules :

3 août. — *Handicap*, PRIX DE 10000 FRANCS : 1rs *ex æquo*, MM. Fadini, tirant à 27 m. 1/2, et Mainetto, tirant à 26 m. 1/2, avec neuf oiseaux sur neuf chacun

6 août. — *Handicap*, PRIX DE 10 000 FRANCS : 1rs *ex æquo*, MM. Herfeldt, tirant à 21 mètres et Pajno, tirant à 23 m. 1/2 avec huit oiseaux sur huit chacun.

11 août. — *Handicap*, PRIX DE 10000 FRANCS : 1rs *ex æquo*, MM. de Sibrick, tirant à 27 mètres et Faure, tirant à 26 mètres, avec seize oiseaux sur seize chacun.

12 août. — *Handicap*, PRIX DE 10 000 FRANCS : 1rs *ex æquo*. MM. le baron de Molembaix, tirant à à 25 m. 1/2 et Crespi, tirant à 28 mètres, avec onze oiseaux sur onze chacun.

Le grand handicap, comportant aussi un prix de

(Cliché Massardo.)

DOCTEUR VAN DEN BOSCH, DIRECTEUR DU TIR AUX PIGEONS.

10 000 fr., a été particulièrement brillant. Il se faisait en un seul pigeon, et c'est M. Stuart Van Langhendonck, qui en est sorti vainqueur, après d'émouvants barrages, au cours desquels il a abattu dix-neuf oiseaux de suite, dans un style splendide. M. St. van Langhendonck est Belge. Il possède, en vérité, un coup de fusil magnifique, et pourtant,

(Clichés Massardo.)

LE STAND DE LA SAUVENIÈRE. — LE COMTE ROBIANO TIRANT. — PENDANT LE TIR.

Bᵒⁿ DE VILLEUFAGNE.

c'est un jeune tireur, encore très émotif.

Les années précédentes le grand handicap, avait été gagné par les sportsmen suivants :

MM.

1890 R. Tudor (Gᵈ-duché de Luxembourg).

1891 Le comte Eugène de Robiano (Belgique).

1892 H. J. Roberts (Angleterre).

1893 H. Van den Bosch (Belgique).

1894 Le comte R. de Canisy (France).

1895 Le comte Dankelmann (Allemagne).

1896 H. Marsch (Hongrie).

1897 Le comte Eugène de Robiano (Belgique).

Mais l'épreuve la plus sensationnelle de chaque saison est le grand prix du Casino. Il se tire à distance fixe, bien entendu, et réunit toujours maints fins shooters. Le dernier a été enlevé par le comte N. Keglevick, un autre jeune tireur, mais hongrois.

M. N. Keglevick ne fréquente les grands tirs que depuis douze mois; il possède un sang-froid admirable.

Les précédentes années le grand prix de Spa avait été remporté par les tireurs ci- après :

MM.

1889 Henry Journu (France).

1891 Chevalier Ed. David (Belgique).

MM. J. de Pret, Mainetto Ghido, le baron Fallon, Duperron, de Grazia, Schiaparelli, Wauters, le vicomte de Beughem Guidicini, Pederzoli, H. Sertivens, le comte Ch. de Lannoy, Journu, le comte d'Havrincourt, Crespi, Hall, G. H. Serstevens, Marsch, Mouton, di Napoli, le marquis de Chasteler, Fadini. Riva, le comte de Dankelmann, etc.

Nous ajouterons que le tir aux pigeons est un passe-temps excessivement coûteux. Du moins c'est l'avis de quelques sportsmen qui ont mangé leur fortune en le pratiquant. Ils affirment, toutefois, qu'il vaut mieux dépenser son argent à abattre des pigeons que se faire *plumer* par des cocottes, des bookmakers et des croupiers.

Les tireurs aux pigeons de Spa vont se retrouver pour la plupart, d'ici quelques jours, au cercle des Acacias du Bois de Boulogne (ex Tir aux Pigeons). On va y disputer les grands prix d'automne et on se séparera que pour se retrouver encore à Monaco, où existe le plus beau tir aux pigeons du monde entier.

(Cliché Massardo.)

M. HERRFELDT, GAGNANT D'UN DES PRIX DE 10 000 FRANCS.

Les oiseaux artificiels, dont on a tant parlé dans ces derniers temps vont probablement être expérimentés dans le courant de la saison.

M. FORTAMPS.

On avait même parlé d'expériences prochaines au Parc-des-Princes où le directeur actuel, M. H. Desgrange, devait installer un tir modèle. Mais il paraît qu'il y a loin du fusil au pigeon car on n'a plus reparlé de ce projet. Le manager du Parc-des-Princes avait cependant là une belle occasion de donner à son vélodrome un regain de vogue et d'actualité !

Les tireurs sont en effet, sans exception, de parfaits sportsmen et des gens du monde; leur présence au vélodrome aurait peut-être suffi pour y attirer la clientèle élégante qui semble jusqu'ici avoir fait complètement défaut à ce genre d'établissement.

Un de ces jours, nous publierons sur le Cercle des Acacias une étude approfondie qu'égayeront des documents curieux, qu'une des personnalités les plus influentes du Cercle a bien voulu nous confier.

Puis, ce sera au tour du Tir aux pigeons de Monaco dont l'installation féerique se prête à merveille à l'illustration. Peut-on rêver, en effet, un club plus susceptible de réunir les premiers tireurs du monde qui, en dehors de l'attrait sportif, ne peuvent rester insensibles au panorama plein de mélancolie qui se déroule devant eux.

PAUL MANOURY.

Cᵗᵉ PIERRE DE LIEDEKERKE.

Cᵗᵉ JACQUES DE LIEDEKERKE.

CHEVALIER EDMOND DAVID.

PAUL MOUTON.

CHEVALIER DE THIER.

1892 Eug. Verdavaine (France).

1893 F. Leighton (Angleterre).

1894 Jules Bonnet (Belgique).

1895 Le comte Voss-Schönau (Meckembourg).

1896 H.-J. Roberts (Angleterre).

1897 Chevalier Ed. David (Belgique).

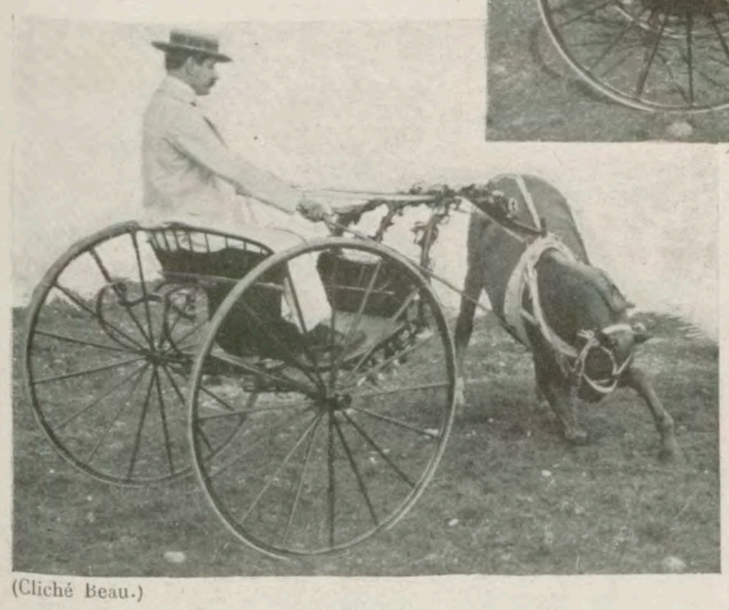
Donnons encore les gagnants des autres poules qui ont présenté le plus d'intérêt. Ce furent

LE DRESSAGE EN SULKY

On l'a constaté bien des fois dans ces dernières années, le cirque se modernise et devient de plus en plus sportif. Les *numéros* qui faisaient autrefois les délices de nos pères n'auraient plus grand' chance de plaire aujourd'hui, et c'est tout juste si on supporte encore la classique écuyère de panneau.

Donc, tout directeur de cirque qui ne se pénétrera pas de ces besoins nouveaux de la foule, de la *sportivité* du public, risquera fort de faire tomber son établissement au rang des baraques de foire ou des pitoyables établissements nomades: *ce soir, grrrande représentation et dzim boum boum*, etc.!

Un spectacle de cirque doit avoir actuellement beaucoup de tenue sportive; l'éducation des spectateurs a fait, à ce point de vue, d'énormes progrès depuis seulement dix ans. Croyez-vous, par exemple, qu'à cette époque on eût apprécié comme on l'a fait l'an passé les surprenants exercices de John Higgins, ce prince des sauteurs? Soyez sûr qu'on n'aurait vu là qu'un acrobate expert, alors que les spectateurs de 1898 y ont découvert un sportsman; ses sauts ont fait l'objet d'études très fouillées dans la plupart des revues réputées comme les plus sérieuses, et le Racing-Club lui-même, ce doyen des clubs athlétiques, n'a pas craint de convier cet *acrobate* à une de ses pimpantes réunions du Pré-Catelan.



(Cliché Beau.)

A GENOUX.

Cette année, nouveau numéro sportif au Nouveau-Cirque, et nouveau succès; je veux parler des joueurs de polo à bicyclette. *La Vie au grand Air* a déjà décrit le jeu; mais nous nous proposons d'y revenir dans un prochain numéro, car le succès des deux *teams* anglais tourne au triomphe, et on vient plusieurs fois de suite rue Saint-Honoré pour voir comment se comporteront les *bleus* et comment risposteront les *blancs*. Et tout cela est très sportif, n'en doutez pas.

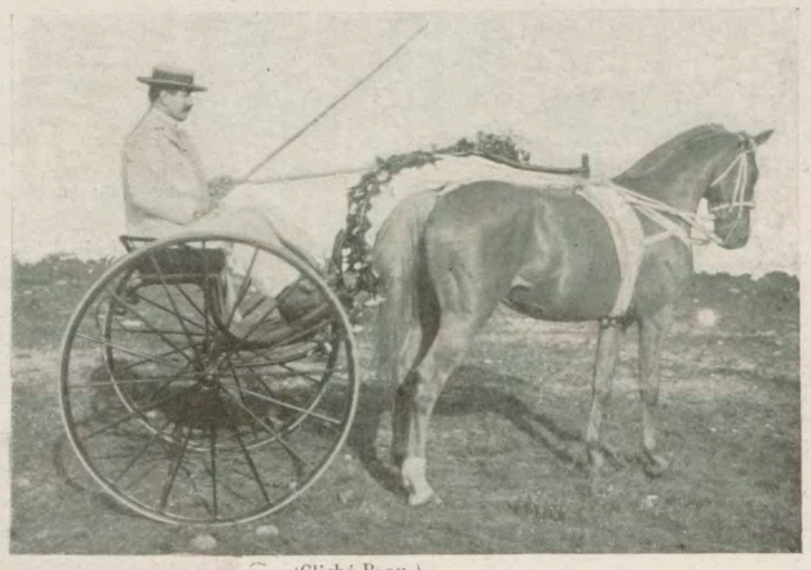
Très sportif aussi, dans un ordre d'idées encore plus relevé, le travail de haute école que présente en ce moment, dans cette même enceinte, M. Laszewski avec *Louis d'Or*, un superbe cheval isabelle attelé à un sulky. Voilà de la bonne équitation de manège!

Ce maître dresseur a bien voulu nous donner quelques renseignements curieux sur les moyens qu'il avait employés pour arriver à un résultat appréciable.

On sait que le dressage en haute école s'obtient en travaillant d'abord le cheval à pied à l'aide d'assouplissements progressifs de l'encolure et de la mâchoire.

Lorsque l'animal ainsi préparé répond doci e-ment aux moindres appels de la main, on répète les mêmes exercices en le montant; puis on passe aux assouplissements de l'arrière-main et des épaules.

Pendant de longs mois, le cavalier fait accomplir à sa monture le travail sur deux pistes, c'est-à-dire les hanches en dedans ou en dehors: puis viennent les voltes et changement de main aux trois allures, les changements de pied au galop, et enfin le pas espagnol et le passage.



(Cliché Beau.)

LOUIS D'OR.

Tous ces exercices sont obtenus en soutenant le cheval de la main et des jambes; en opposant avec un grand tact et une douceur constante l'impulsion donnée par les jambes du cavalier à l'arrêt opposé par la main et en plaçant l'animal dans une position telle que le sens de son équilibre même l'oblige à exécuter le mouvement qu'on lui demande.

M. Laszewski a procédé d'abord par le dressage en liberté, puis par le dressage monté. Les deux premières périodes ont duré un an chacune; c'est alors qu'il a attelé *Louis d'Or* au sulky, remplaçant progressivement l'appui des jambes par celui de la cravache.

Grâce à la préparation parfaite du cheval, tous les mouvements de deux pistes ont pu être exécutés assez aisément; mais le travail au galop a présenté de très sérieuses difficultés, surtout en ce qui concerne les changements de pied.

La jambe du cavalier n'arrivant plus pour maintenir les hanches au moment précis où l'animal doit exécuter son changement, *Louis d'Or* se désunissait, et il n'a pas fallu moins d'une autre année pour arriver à régulariser ses poulains.

Enfin, à force de patience et de douceur, *Louis d'Or* est arrivé à travailler attelé avec la même perfection que le cheval le mieux monté. Ce résultat a encouragé M. Laszewski à chercher mieux encore, et il nous présentera, bientôt, un cheval également attelé au sulky, mais cette fois *tête à queue*, c'est-à-dire que c'est en faisant face à son conducteur qu'il exécutera les mouvements les plus compliqués de haute école!

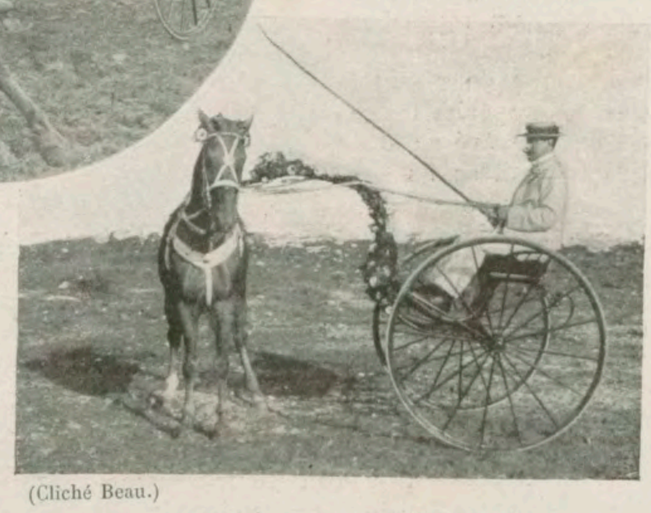
M. LASZEWSKI.

Nos photographies représentent quelques-uns des exercices les plus réussis exécutés par l'habile dresseur. On remarquera combien les lignes de la voiture sont gracieuses et combien l'ensemble de l'attelage est harmonieux. Sous les feux de la lumière électrique, avec la guirlande de fleurs délicates qui court de part en part, l'aspect est vraiment séduisant et les habitués du Nouveau-Cirque ne manquent pas de féliciter chaque soir et M. Houcke qui sait trouver des numéros aussi susceptibles de plaire aux dilettanti, et M. Laszewski, qui les exécute aussi correctement.

Il faut espérer qu'il ne s'agit là que d'un début et que nous allons de nouveau applaudir dans les cirques des numéros d'équitation et de haute école aussi distingués que ceux que l'on nous offrait autrefois. Le public parisien ne se lassera jamais d'accueillir favorablement un écuyer aussi impeccable que le fut Fillis, par exemple, ou une amazone d'une science égale à celle d'Elvira Guerra. On se demande donc pourquoi nos managers ont dédaignés pendant un certain temps ces illustrations de l'étrier, au point de les avoir laissé partir pendant plusieurs années en province.

Elvira Guerra et Fillis n'ont-ils pas fait en effet pendant plus de deux ans les délices des bordelais? Si l'hippodrome Hanappier n'avait pas brûlé, peut-être qu'Elvira Guerra y paraîtrait encore.

Mais ne nous fâchons pas outre mesure: on nous assure en effet que d'ici peu nous verrons sur la piste du Nouveau Cirque une écuyère qui pourra rivaliser avec ses plus illustres devancières.



(Cliché Beau.)

ALLONGÉ. — MOUVEMENT APPUYÉ.

Amateurs de bonne équitation, réjouissez-vous!

R. DU MABOUSSEM.

Sports de Plages

Les illustrations que cet article encadre et qui représentent des incidents du jeu de golf à Dieppe, ont été prises récemment. Car l'été qui finit, en se prolongeant de façon inattendue, a permis à toutes les manifestations du plein air d'avoir leur plein épanouissement. Les programmes ont été exécutés dans leur intégrité, et l'on a même dû ajouter quelques réunions de plus à la liste de celles qui avaient été régulièrement prévues.

Ces distractions sportives ont apporté un nouvel élément de succès aux villes du littoral normand. Mais les municipalités et les casinos n'ont pas toujours compris le parti qu'elles pouvaient en tirer. A la vérité, on avait abusé de la course de cycles et d'automobiles sur route avec point terminus à la mer. Les casinos avaient fait des largesses pour ces épreuves, qui furent dotées de forts prix en espèces. Ces établissements ne crurent pas trouver leur compte à cette sorte de spéculation. Ils s'attendaient à récupérer directement leur argent en voyant, le soir même de ces courses, la cagnotte s'augmenter d'un supplément de recette. Il se trouva bien des amateurs fortunés pour laisser quelques louis aux petits chevaux, au baccara (un lauréat de Paris-Dieppe perdit trois mille francs, quelques heures après sa victoire). Mais le fait ne se renouvela pas assez souvent au gré des intéressés, la plupart des coureurs regagnant Paris le soir même, ou allant trouver en quelque chambre d'hôtel, un repos bien gagné.

(Cliché S. Yeo Thomas.)

FIN DE PARTIE AU GOLF-CLUB DE DIEPPE.

(Cliché S. Yeo Thomas.)

BALLE PEU COMMODE A JOUER.

(Cliché S. Yeo Thomas.)

UN CADDIE PORTANT LES CLUBS D'UN JOUEUR.

Ce manque de résultats immédiats empêcha les casinos de persévérer dans leurs générosités ; ils supprimèrent les subventions et par là même les courses vélocipédiques. Je crois qu'ils manquèrent de perspicacité, car le bénéfice réel que leur procurèrent ces épreuves fut la publicité immense et à très bon compte dont elles furent le prétexte. Pendant plusieurs semaines les journaux annonçaient la course de Paris-X...-sur-mer. Or la meilleur réclame — du moins on l'a toujours prétendu — consiste dans la répétition du mot que l'on veut faire retenir à la foule, que cela soit un quinquina, un produit pharmaceutique, ou une station balnéaire. Nous sommes tous plus ou moins des gogos, et le jour où l'on nous parle de la plage de X. ., dont nous voyons citer tous les jours le nom dans notre journal, nous ne disons plus : « X..., qu'est-ce cela ? Un trou infect, sans doute ! » mais bien : « Ah ! oui, X..., je connais... très jolie Plage ! » Or, nous n'y avons jamais mis les pieds. Certes ce résultat-là, les casinos et les municipalités pourront toujours l'obtenir, mais en faisant les frais d'une publicité plus onéreuse et moins intelligente que celle qui consiste à subventionner un event vélocipédique.

Mais il y a des jeux de plein air qui mériteraient tout aussi bien la sollicitude des directions et des édilités. Différents exercices athlétiques donnent lieu à des spectacles plus récréatifs et plus propices à attirer la foule dans un lieu donné. Parmi ceux-là nous citerons la course à pied, la natation, le tennis, le golf et le polo. Si je ne cite pas le foot-ball, c'est que ce dernier ne se pratique guère qu'en hiver.

Quelques plages n'ont pas attendu mon conseil pour user de ces moyens, et lorsque les réunions ont été bien lancées et organisées avec compétence, elles ont réussi au delà de toute espérance.

Dieppe figure au premier rang, parmi ces plages. Le directeur du casino et la municipalité tout entière ont parfaitement compris les avantages que leur ville tirerait à patronner et à encourager les sports, et ils n'ont pas renoncé à la course cycliste qu'organise l'Association Vélocipédique d'Amateurs, et qui amène à Dieppe la crème de nos amateurs.

(Cliché S. Yeo Thomas.)

UNE DAME S'ESSAYANT AU JEU DE GOLF.

Mais l'initiative privée a également contribué à doter cette station balnéaire de sports variés. Elle possédait depuis plusieurs années déjà une société de gymnastique : les *Enfants de Duquesne*, un club de tennis et un club de foot-ball, et une société d'aviron. Enfin, en 1897, MM. Charles Delarue, conseiller municipal, Arthur Staunard, Thomas Yeo, et plusieurs autres sportsmen, fondaient le Golf-Club, qui est maintenant en pleine période de prospérité. La saison qui vient de s'écouler a été pour la nouvelle société un véritable triomphe. Plusieurs familles anglaises et américaines sont venues se fixer à Dieppe à seule fin de pratiquer leur jeu favori, et l'année prochaine leur nombre aura doublé.

(Cliché S. Yeo Thomas.)

LE GARDIEN ET LES CADDIES DU G. C. D.

Le terrain choisi par les fondateurs est sis en haut des falaises de droite (en regardant la mer), c'est-à-dire entre Dieppe et Pourville. Le sol, des plus accidentés, convient admirablement au jeu, et les *links* sont aussi lisses que des tables de billard. On a déjà décrit ici le golf ; je n'y reviendrait donc pas. Il faut d'ailleurs le voir pratiquer pour comprendre tout l'attrait d'un sport, qui emprunte à la fois à la chasse, au tennis, au billard et à d'autres jeux d'adresse.

Très pittoresque le coup d'œil de la partie,

(Cliché S. Yeo Thomas.)

SUR LE « PUTTING GREEN » N° 1. LE JOUEUR DU CENTRE POUSSE SA BALLE VERS LE TROU. LE CADDIE SE PLACE DERRIÈRE LE TROU POUR INDIQUER LA POSITION.

l'après-midi, vers quatre heures. Sur la route en corniche, cyclistes, chauffeurs et promeneurs de tous genres s'arrêtent et contemplent ce spectacle, nouveau pour la plupart. Ils sont séduits par le cadre exquis et par l'esthétique d'un exercice gracieux, bien qu'il exige de l'endurance et de la force musculaire.

Le jour où nous allâmes, avec M. Thomas Yeo junior, prendre les instantanés que reproduit *la Vie au Grand Air*, il y avait course de chevaux sur l'hippodrome de Rouxmesnil.

Néanmoins quelques joueurs, dont une dame, étaient venus faire leur partie et se livraient avec ardeur à leur sport préféré.

Une des gravures représente les *caddies*. On appelle ainsi les porteurs des *clubs* (crosses de différents modèles servant à lancer les balles). On les a recrutés à Dieppe parmi les enfants des pêcheurs. Plusieurs connaissent admirablement le jeu et tendent du premier coup le *club* favorable, c'est-à-dire celui qui doit permettre d'envoyer le mieux la balle dans le *tee* (trou) à jouer.

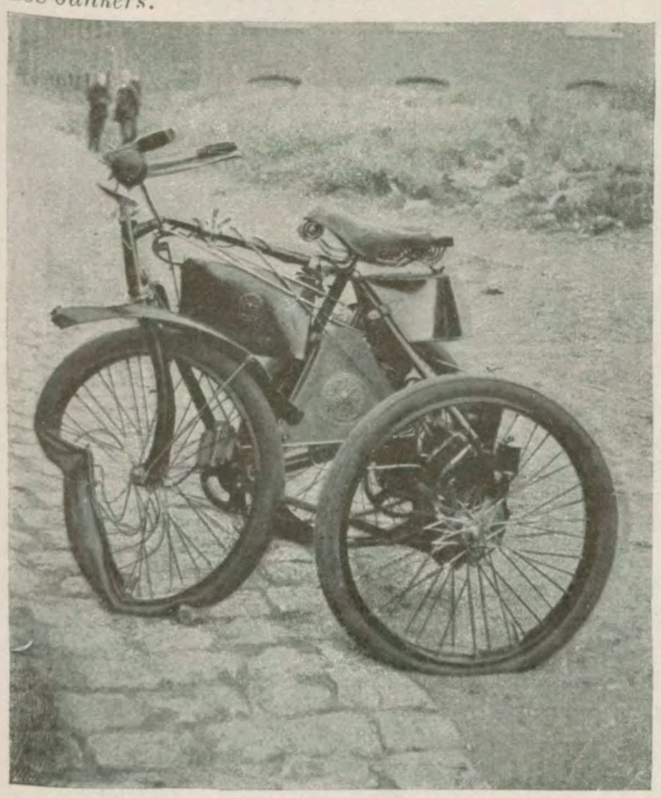
J'ai dit que le terrain était des plus accidentés. Aussi la balle va-t-elle se perdre parfois dans l'une des fissures de la falaise, ce qui fait perdre un point au joueur maladroit. On appelle les obstacles des *bunkers*.

Quand les parties sont terminées l'on se rend au bar du Club-House. Ce dernier est des plus simples. Mais j'ai dans l'idée que, le succès aidant, c'est une construction plus importante et plus décorative qui s'élèvera avant peu dans ce lieu.

L'exemple de Dieppe sera suivi par d'autres plages. Les falaises ne manquent pas le long de la côte normande et les casinos, s'ils comprennent bien leurs intérêts, faciliteront l'établissement des *greens* et des *golf-links*. Ce sera pour eux le plus sûr moyen d'attirer et de retenir les baigneurs. Or, ces derniers, après avoir joué au golf iront faire une partie de petits chevaux. Il faut de la variété dans les sports.

G. DE LAFRÉTÉ.

LE CLUB-HOUSE ET LE BAR DU GOLF-CLUB DE DIEPPE.



LE TRICYCLE DE M. ÉDOUARD SIX APRÈS L'ACCIDENT.
(Voir la couverture.)

Une Course de Jockeys
Nouveau modèle

Les promeneurs qui se sont baladés le dimanche 18 septembre dans le bois de Vincennes n'ont pas dû s'ennuyer. Il y avait autour du lac Daumesnil une course qui a délassé nos yeux de toutes les anatomies simplifiées et des silhouettes réduites de nos jockeys et de nos coureurs à bicyclettes.

Joues rebondies, teint cramoisi, torses herculéens, ventres majestueux et cuisses gargantuesques, c'étaient des membres de l'honorable corporation des cent kilogs — vous lisez bien des cent kilogs — qui se livraient aux douceurs du sport cycliste, et, désespérément affalés sur des machines que je suis le premier à plaindre, couvraient 50 kilomètres à une allure qu'ils s'efforçaient de rendre rapide, voire même légère.

La direction du bois de Vincennes avait largement mis le bois tout entier à la disposition de ces messieurs. Pensez-donc! c'étaient au moins dix ou quinze journées de rouleau cylindreur économisées. Mais les bicyclettes! Et les selles! Et les pneus! Quel travail! mais quelle réclame pour le fabricant qui a fourni la machine victorieuse de cette épreuve éléphantesque!

On accusait jusqu'ici le sport vélocipédique de ne pas être de poids avec le sport hippique. Voilà la lacune comblée, car certains des concurrents, l'un d'entre eux, par exemple, qui atteignait le chiffre respectable de 170 kilogs, aurait pu faire facilement quatre jockeys.

La course a d'ailleurs été sérieuse.

La justice y présidait sous les espèces d'une balance sur laquelle grimpaient les concurrents avant le départ. L'œil anxieux, ils observaient le chiffre fatal, car, il faut bien le dire, beaucoup, ceux qui n'avaient pas la chance de dépasser fortement la limite fatidique étaient terriblement inquiets! Ils avaient dû s'entrainer pour courir la course, et, en s'entrainant, on perd du poids.

Une vingtaine de kilogrammes de chair humaine a d'ailleurs été laissée dans le tour du lac Daumesnil, et quoique des anthropophages n'y eussent pas trouvé leur compte, n'en trouvant pas trace, le fait n'en est pas moins rigoureusement exact. Tous les concurrents ont perdu de quatre à six livres sur le parcours. Quelques esprits grincheux, quelques cent kilogs radicaux et irréductibles, de ces gens dangereux dont les principes sont inflexibles et le ventre aussi majestueux et aussi obèse que l'esprit, avaient même proposé de disqualifier les concurrents qui, à l'arrivée, auraient pesé moins de 100 kilogs.

(Cliché Beau.)

LA COURSE DES 100 KILOGS : AVANT LE DÉPART.

(Cliché Beau.)

LA COURSE DES 100 KILOGS : LE PREMIER TOUR.

Vous voyez d'ici les angoisses des concurrents.

Le vainqueur s'apercevant, deux tours avant la fin, que son gilet de flanelle est détrempé et obligé de s'arrêter pour casser une croûte afin de rattraper le poids perdu ! Cela aurait rétabli l'équilibre entre les concurrents plus lourds qui avaient de quoi maigrir et les petits minces, ceux de 100 et de 101 kilogs.

Car, comme me le disait avec humeur un des concurrents qui atteignait le joli poids de 245 livres : « Voyez vous, monsieur, dans ces affaires-là c'est toujours les maigres qui arrivent ! » et il me montrait les deux premiers, pour lesquels la bascule n'accusait que 200 et 220 livres ! Vous le voyez, tout est relatif.

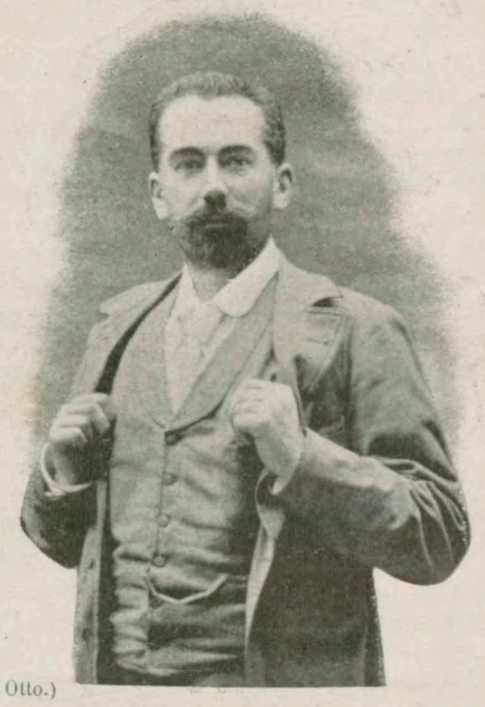
Le vainqueur a fait ses 50 kilomètres en 1 h. 44 minutes, ce qui est déjà gentil. Malheureusement, ne pesant plus que 98 kilogs, il n'est plus qualifié pour défendre son titre.

Il est vrai qu'au banquet qui a suivi la fête les concurrents ont dû rattraper, et au delà, le poids perdu, car il y a eu un véritable carnage de victuailles de toutes sortes.

GEORGES PRADE.

(Cliché Beau.)

UN DES CONCURRENTS.



(Cliché Otto.)

M. MAYADE. (Voir la couverture.)

(Cliché A. Gouttet.)

LA COURSE DES GUIDES DE CHAMONIX. (Voir la couverture.)

PNEUMATIQUE
Michelin
CLERMONT-FERRAND
Dépot à Paris, Rue Caumartin, 55 bis
Le Père des Démontables.

QUINQUINA DUBONNET
APÉRITIF
dans tous les Cafés.

Les Gouttes Livoniennes
GUÉRISSENT LES RHUMES, TOUX, BRONCHITES, etc.

Le Gérant : VICTOR VOINOT.

CORBEIL. — Imprimerie ÉD. CRÉTÉ.